

Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

Warszawa Nr. 3 d. 1 kwietnia 1920 r.

Spis rzeczy.

Czcionkami Drukarni Dziennika Poznańskiego

1.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie opłat w pociągach ekspresowych Paryż—Warszawa. Z dn. 29 lutego 1920 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw Nr. 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, co następuje:

Rozporządzenie Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 14 lutego 1920 r. w sprawie opłat w pociągach ekspresowych Paryż—Warszawa, zamieszczone w Dzienniku Ustaw Nr. 14, poz. 79, odwołuje się z dniem 1 marca 1920 r.

Od powyższego terminu wszelkie opłaty w tych pociągach pobierane będą w tej samej wysokości, co i w zwykłych pociągach pospiesznych.

Minister Kolei Żelaznych
K. Bartel.

2.

OKÓLNIK

do wszystkich Dyrekcyj Kolei Państwowych w sprawie spóźnienia pociągów osobowych z dn. 5 marca 1920 r. Nr. 424 247.

Spóźnienia pociągów pospiesznych i osobowych przybierają rozmiary nietylko zagrażające w wysokim stopniu bezpieczeństwu ruchu, ale podkopujące również zaufanie ogółu do zarządu kolejowego.

Przetrzymywanie pociągów na stacjach robi nieraz wrażenie, że o istnieniu pociągu na stacji zapomniano, co już wielokrotnie poruszano w prasie.

W przedkładnych wykazach opóźnień pociągów osobowych powtarzają się ustawicznie te same przyczyny opóźnienia, co nasuwa przypuszczenie, że Dyrekcje zadowalniają się tylko sporządzeniem i przed-

łożeniem wspomnianych wykazów, nie zajmując się u siebie nimi zupełnie i nie troszcząc się, aby przyczyny złego usunąć i doprowadzić do regularnego biegu pociągów.

Tym nieprawidłowościom należy bezwarunkowo kres położyć; poleca się przeto Dyrekcjom, aby wydawszy odpowiednie zarządzenia czuwały nad ścisłem ich wykonaniem, a winnych pociągały bezwzględnie do surowej odpowiedzialności.

Odpis zarządzeń należy bezzwłocznie po ich wysłaniu przedłożyć Ministerstwu Kolei Żelaznych.

Minister
w z. *Krzyżanowski.*

3.

A. ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 28 stycznia 1920 r. Nr. 461 368 w sprawie podwyższenia wszystkich stawek taryfowych na kolejach wąskotorowych Dyrekcji Radomskiej o 50% od dnia 1-go lutego 1920 r.

Na mocy dekretu z dn. 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw Nr. 14 poz. 152) konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82 z dn. 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu i Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Od dnia 1 lutego r. b. wszystkie stawki taryfowe na kolejach wąskotorowych Dyrekcji Radomskiej podwyższają się o 50%, zaś opłaty stemplowe będą pobierane według norm, pobieranych dla kolei normalnych (§ 3, ust. III, część I Taryfy tymczasowej, a mianowicie: przy opłacie przewoźnego do 25 mk. — 1,50 mk., przy opłacie wyżej 25 mk. — 3 mk.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt.*

B. ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 28 stycznia 1920 r. Nr. 4 416 728/442 133 w sprawie stosowania taryfy towar. na linjach Tow. Akc. Warszawskich Dróg Żel. Dojazdowych.

Na mocy dekretu Nr. 152 z dn. 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw Nr. 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 roku (Monitor Polski Nr. 82) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu i Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

„Na linjach Tow. Akc. Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych ma obowiązywać od dnia 1 stycznia 1920 r. aż do odwołania taryfa towarowa, stosowana na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 30. 6. 1919 r., ogłoszonego w Dz. Urzędowym Ministerstwa Kolei Żelaznych Nr. 10.“

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt.*

C. POZWOLENIE

Ministra Kolei Żel. z dnia 5 stycznia 1920 r. za Nr. 4 415 667/442 016 Tow. „Siła i Światło" na dokonanie przedwstępn. poszukiwań celem budowy linji tramwaj. w granicach m. Lublina.

Powołując się na pismo Towarzystwa Akcyjnego „Siła i Światło" z dnia 20. 10. 1919 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Towarzystwo zobowiązanie z dnia 9. 12. 1919 r. na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 162 w przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych, wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14, niniejszem nadaje Panu Inżynierowi Tadeuszowi BANIEWICZOWI, działającemu z ramienia Towarzystwa Akcyjnego „Siła i Światło" prawo zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań tramwajowych w granicach miasta Lublina.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszem Magistrat miasta Lublina.

Minister Kolei Żelaznych:
K. Bartel.

D. POZWOLENIE

Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 18 lutego 1920 r. Nr. 461 408 Sejmikowi pow. Łowickiemu na dokonanie poszukiwań kolei wąskotor. od Skierniewic przez Bolimów do Żylina.

Powołując się na pismo Pana Przewodniczącego Sejmiku powiatu Łowickiego z dnia 31. 10. 1919 r. (Nr. dz. 11—244) Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Przewodniczącego Sejmiku powiatu Łowickiego zobowiązania i kwit na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 155:

„W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych" wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14 niniejszem nadaje Panu Józefowi Jabłońskiemu, zamieszkałemu w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej Nr. 48 działającemu z ramienia Sejmiku Łowickiego prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Skierniewic przez Bolimów—Ziomki do Żylina, o długości wraz z warjantami dwadzieściapięć klm. przechodzącej przez starostwa Skierniewieckie i Łowickie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszem odnośnych starostów.

Minister
w z. *Krzyżanowski.*

E. POZWOLENIE

Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 18 lutego 1920 r. Nr. 461 697 Związkowi Specjalnemu dla Budowy i wykorzystania linji kolejowej Warszawa—Rawa—Tomaszów na dokonanie poszukiwań linji kolei wąskotorowej od Warszawy do Mszczonowa.

Powołując się na pismo Związku Specjalnego dla budowy, uprzemysłowienia i wykorzystania linji kolejowej Warszawa— Rawa—Tomaszów z dnia 12 lutego Nr. 692 Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Związek specjalny dla budowy, uprzemysłowienia i wykorzystania linji kolejowej Warszawa—Rawa—Tomaszów, zobowiązania za Nr. 693 z dnia 13 lutego 1920 r. i kwitu Polskiej Krajowej Kasy Poż. za Nr. 1160 z dnia 13. 2. 1920 r. z opłacenia na rzecz państwa sumy 315 marek na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 162.

„W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych“ wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14 niniejszem nadaje Panu Inżynierowi Eugenjuszowi Mizgierowi działającemu z ramienia Specjalnego Związku dla budowy uprzemysłowienia i wykorzystania linji kolejowej Warszawa—Rawa—Tomaszów prawo na zejście na grunt celem czynienia ostatecznych poszukiwań kolejowych linji od Warszawy przez . . . . do Mszczonowa o długości wraz z warjantami czterdzieści trzy klm. przechodzącej przez starostwa Warszawskie i Błońskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Minister
w z. *Krzyżanowski.*

F. POZWOLENIE

Ministerstwa Kolei Żel. z dnia 24 lutego 1920 r. za Nr. 463 277 Zarządowi Tow. Akc. Budowy i Ekspl. Dróg Żelaznych Dojazdowych w Państwie Polskiem na dokonanie poszukiwań linji kolei wąskotorow. od Golondkowa do Nasielska.

Powołując się na pismo Zarz. Tow. Akc. Budowy i Eksploatacji Dróg Żelaznych Dojazdowych w Państwie Polskiem z dnia 25. 11. 1919 i 9. 2. 1920 Nr. 398 i 62 Min. Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Zarząd Tow. Akcyjnego Budowy i Eksploatacji Dróg Żel. Dojazdowych w Państwie Polskiem zobowiązania z dnia 7. 2. 1920 r. i kwitu Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej za Nr. 822 z dnia 6. 2. 1920 z opłacenia na rzecz Państwa sumy mk. 200 (dwieście) na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 162:

„W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych“, wydanego przez Naczelnika

Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14, niniejszem nadaje Panu Stanisławowi Czernickiemu, geometrze Biura Wymiarów m. st. Warszawy, działającemu z ramienia Zarz. Tow. Akc. Budow. i Eksplo. Dróg Żel. Doj. w Państwie Polskiem prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Golondkowa do Nasielsk o długości wraz z warjantami około 20 klm. przechodzącej przez starostwa Pułtuskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Minister
w z. *Krzyżanowski.*

4.

PRZEPISY
o przydzielaniu wagonów osobowych do Dyrekcji i parowozowni, z dn. 12 II 1920 r.

§ 1. Ministerstwo rozdziela wszystkie wagony osobowe kolei Państwowych pomiędzy poszczególne Dyrekcje w zależności od ogólnego ilostanu i potrzeb miejscowych. W miarę powiększenia się ilostanu ogólnego, jako też w miarę zmiany potrzeb miejscowych, podział ulega uzupełnieniu lub zmianie.

§ 2. Dyrekcje rozdzielają przydzielone wagony u siebie pomiędzy poszczególne parowozownie i określają, która parowozowania ma dostarczać wagonów dla obsługi pociągów na określonych odcinkach.

§ 3. Bezpośredni obowiązek utrzymywania wagonów w porządku i czystości leży na tej parowozowni, do której wagon jest przydzielony; w wypadkach, kiedy kurs obiegu wagonu wychodzi poza obręb parowozowni lub Dyrekcji macierzystej, parowozownie obce dokonywują tylko niezbędnych napraw drobnych i oczyszczań dodatkowych.

§ 4. Na belkach zderzakowych każdego wagonu powinien być napis białą farbą, o wysokości liter 75 cm., mianowicie nazwa parowozowni macierzystej i niżej:

1. jeśli wagon przeznaczony jest do pociągu — nazwa końcowych stacyj obiegu wagonu,
2. jeśli przeznaczony jest na zapas — nazwa stacji postoju w zapasie.

Przykład. W myśl tego napis: st. Lublin—Warszawa będzie oznaczać, że parowozownia Lublin odpowiada za stan wagonu, i że wagon jest przeznaczony do pociągów na przestrzeni Lublin—Warszawa. Napis st. p. Lublin—Radom ma oznaczać, że parowozownia Lublin odpowiada za stan wagonu i że stacja Radom jest wyznaczona dla postoju wagonu w zapasie. W razach kiedy turnus wagonu jest różnorodny i z przyczyn miejscowych musi ulegać częstym zmianom,

---

*) Pod nazwą „wagony osobowe“ należy w danym razie rozumieć wagony do przewożenia pasażerów, pocztowe, bagażowe i służbowe (komisyjne).

zalecona wyżej treść napisów w wierszu drugim może być zastąpiona inną, jaką Dyrekcja uzna za bardziej dogodną, naprzykład: p. Warszawa ruch podmiejski.

§ 5. Brak wagonów może w poszczególnych wypadkach wywoływać potrzebę chwilowej zmiany jego stałego turnusu, — przepisy wewnętrzne powinny dawać możność parowozowni macierzystej wiedzieć każdorazowo o zaszłem wytrąceniu wagonu z turnusu, lub użyciu do pociągu wagonu zapasowego, zapewniając powrót wagonu do przewidzianej dla niego służby niezwłocznie po ustaniu powyższej potrzeby.

5.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i rumuńskich, z dn. 12 marca 1920 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, co następuje:

§ 1.

Między stacjami kolei polskich a stacjami kolei rumuńskich zaprowadza się niniejszem bezpośrednią komunikację towarową na następujących warunkach przewozowych:

I.

Przesyłki mogą być nadawane na wszystkich stacjach polskich kolei państwowych i prywatnych normalnotorowych z wyjątkiem kolei wojskowych do wszystkich stacyj rumuńskich kolei państwowych i prywatnych lub naodwrót.

II.

Obowiązywać będą przepisy międzynarodowej konwencji Berneńskiej o bezpośredniej komunikacji towarowej z dnia 14 października 1890 r. wraz z wszystkiemi dodatkami oraz wspólne postanowienia dodatkowe do tej konwencji (conditions complementaires uniformes), jednak z następującymi wyjątkami:

1. Do Artykułu 6.

a) Do każdej przesyłki ma być dołączony międzynarodowy list przewozowy: na polskich stacjach nadawczych z drukowanym tekstem polsko-francuskim, na rumuńskich zaś stacjach nadawczych z drukowanym tekstem rumuńsko-francuskim.

Aż do odwołania można jednak używać także międzynarodowych listów przewozowych, wydanych w innym języku, jako też listów przewozowych wewnętrznych, ważnych w państwie stacji nadawczej; w ostatnim jednak wypadku należy takie listy przewozowe zaopatrzyć w nagłówku w słowa:

„Lettre de voiture internationale“.

Uwagę w liście przewozowym powołującą się na międzynarodową konwencję, względnie na regulamin ruchu i t. d. ma nadawca skreślić i w jej miejsce wpisać atramentem: do kontraktu o przewozie stosują sie postanowienia ustalone dla komunikacji towarowej między Polską i Rumunją.

b) Treść listu przewozowego w Polsce będzie sporządzoną w języku polskim, w Rumunji zaś w języku rumuńskim.

Na granicy kolej przyjmująca dokona tłumaczenia wszystkich danych listu przewozowego.

W tym względzie kolej uważana będzie za mandatarjusza wysyłającego, osobiście zatem odpowiedzialnego wobec władz celnych za skutki niedokładnego tłumaczenia. Wysyłający może jednak sam sporządzic treść listu przewozowego w obu językach.

c) Postanowienia artykułu 6, ustęp 1 b) nie stosuje się.

Zarządy kolejowe oznaczą drogę dla przewozu i do obliczenia przewoźnego, jak również stacje oclenia i w razie potrzeby stacje rewizji policyjnej.

Tymczasowo ustala się następujące graniczne punkty przejściowe:

Woronienka Granica Państwa,
Śniatyn—Załucze Granica Państwa,
Jasienów Polny Granica Państwa,
Zaleszczyki Granica Państwa.

Przez graniczne punkty przejściowe Jasienów Polny G. P. i Zaleszczyki G. P. dozwala sie bezpośrednią komunikację towarową tylko pomiędzy rumuńskiemi stacjami a stacjami kolei Delatyn—Kołomyja—Stefanówko i stacjami Wschodnio-Galicyjskich kolei lokalnych, jak również między stacjami tych dwóch kolei lokalnych pomiędzy sobą tranzyto przetz Stefanówkę—Zaleszczyki.

2. Do Artykułu 7.

Koleje nie odpowiadają za straty wynikłe z mylnego wskazania w liście przewozowym stacji przeznaczenia lub z nieuwzględnienia jej zakresu działania i urządzeń przewozowych.

3. Do Artykułu 10.

Nadawca obowiązany jest dołączyć do listu przewozowego wszelkie zezwolenia wywozu, wwozu lub przewozu tranzytowego odnośnego państwa, wymagane dla danej przesyłki. Kolej nie jest obowiązaną do badania autentyczności tych dokumentów. W razie stwierdzenia braku lub nieprawidłowości tego dokumentu na stacji nadawczej, kolej ma prawo nie przyjąć przesyłki do przewozu. Jeżeli to stwierdzenie nastąpiło na stacji pośredniej lub granicznej, to kolej może przesyłkę zatrzymać i oddać do rozporządzenia nadawcy, który ponosi wynikłe stąd wydatki (oddanie na skład, składowe i t. d.).

4. Do Artykułu 12.

a) Należności przewozowe od stacji nadawczej do granicznej linji państwowej polsko-rumuńskiej winien opłacić nadawca z góry, od

tejże granicznej linji państwowej zaś do stacji przeznaczenia — odbiorca.

Należności narosłe na stacjach pośrednich i granicznych przed przejściem przesyłki na koleje rumuńskie względnie odwrotnie na koleje polskie, ma uiścić dodatkowo nadawca na żądanie stacji nadawczej za odpowiedniem pokwitowaniem.

Dla zabezpieczenia tych należności może stacja nadawcza pobrać od nadawcy odpowiednią kaucję.

b) Przekazanie (cesja) prawa reklamacji nie jest dozwolone.

5. Do Artykułu 13.

Zaliczki (w gotowiźnie) oraz zaliczenia (powziątki) są niedopuszczalne.

6. Do Artykułu 14.

Postanowienia tego artykułu tymczasowo nie obowiązują.

7. Do Artykułu 15.

Dodatkowe zlecenia nadawcy są niedopuszczalne z wyjątkiem zlecenia, na podstawie którego zmienia się osoba odbiorcy na tej samej stacji odbiorczej.

8. Do Artykułów 12, 26 i 27.

Do sądowego lub poza sądowego zgłaszania roszczeń do kolei z tytułu niewypełnienia kontraktu przewozowego uprawniony jest, dopóki nie wykupił listu przewozowego odbiorca, li tylko nadawca i to tylko do kolei nadawczej, po wykupieniu zaś listu przewozowego tylko odbiorca i to tylko do kolei odbiorczej.

Reklamacje o zwrot nadpłat może wnosić tylko ten, kto zapłacił nadwyżkę i to tylko do kolei, która ja pobrała.

Odstępowanie tych praw jest niedopuszczalne.

9. Do Artykułu 28.

Postanowienia tego artykułu nie obowiązują.

10. Do Artykułu 33.

Jeżeli przesyłka pospieszna nie nadejdzie do stacji odbiorczej najpóźniej 45-go, a zwyczajna najpóźniej 90-go dnia, licząc od dnia nadania, może ją uprawniony do odszkodowania uważać, bez dalszego dowodu, za zagubioną.

11. Do Artykułów 30, 34 i 37.

Odpowiedzialność kolei ogranicza się na razie co do przesyłek wysyłanych do końca 1920 r. w ten sposób, że przy zgłoszeniu roszczenia w Rumunji odszkodowanie nie może przekraczać kwoty 1,50 Lei za kilogram, przy zgłoszeniu zaś roszczenia w Polsce kwoty 1,50 marek polskich za kilogram.

12. Do Artykułu 38.

Deklaracja w liście przewozowym, że zależy na terminowej dostawie, jest niedopuszczalna.

III.

Dla spraw nieobjętych przepisami wymienionemi pod II są miarodajne na kolejach rumuńskich przepisy przewozowe i taryfy przewidziane dla rumuńskiej komunikacji wewnętrznej, na kolejach zaś pol-

skich przepisy przewozowe i taryfy obowiązujące w wewnętrznej komunikacji danego Okręgu, w którym leży stacja nadawcza względnie odbiorcza.

Wyjątek stanowią należności uboczne, narosłe na polskich stacjach pośrednich lub granicznych, które się pobiera na podstawie towarowej taryfy wewnętrznej tego okręgu, w którym leży dana stacja pośrednia lub graniczna.

IV.

Przepisy taryfowe i sposób obliczania należności przewozowych są zawarte w osobnem rozporządzeniu.

§ 2.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Kolei Żelaznych
w. z. *Eberhardt.*

6.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie przepisów taryfowych i opłat, stosowanych w bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i rumuńskich, z dnia 12 marca 1920 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. No. 14, poz. 152) konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, co następuje:

Polskie Koleje Państwowe
Okręgi Dyrekcji Warszawskiej, Radomskiej, Wileńskiej, Poznańskiej, Gdańskiej, Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej.

A.

Z natychmastową ważnością obowiązują dla przewozu przesyłek, przechodzących z Polski do Rumunji i na odwrót przez graniczne punkty przejściowe: Worinienka Granica Państwa i Śniatyń—Załucze Granica Państwa, na całej przestrzeni od polskiej stacji nadawczej do granicznej linji państwowej wyłącznie przepisy taryfowe i opłaty, stosowane w dniu nadania przesyłki na stacji nadawczej, w odwrotnym zaś kierunku na całej przestrzeni od granicznej linji państwowej do polskiej stacji odbiorczej obowiązują wyłącznie przepisy taryfowe i opłaty, stosowane na stacji odbiorczej w dniu przejścia przesyłki na polskie koleje.

Postanowienie niniejsze stosuje się zarówno do ogólnych przepisów taryfowych jak i sposobu obliczania przewodnego i należności ubocznych, klasyfikacji towarów wysokości stawek itd.

Należności natomiast narosłe na stacjach pośrednich lub granicznych oblicza się według przepisów taryfy obowiązującej na danej stacji pośredniej, wzgl. granicznej.

B.

Odległości kilometryczne od polskiej stacji nadawczej do granicznej linji państwowej i odwrotnie od granicznej linji państwowej do polskiej

stacji odbiorczej oblicza się przez dodanie odległości kilometrycznej od stacji nadawczej., względnie odbiorczej do jednej z niżej wymienionych stacji przejściowych między dyrekcyjnych i odległości kilometrycznej od tejże stacji do granicznej linji państwowej; przewoźne oblicza się za sumę kilometrów w ten sposób obliczonej odległości stosownie do ustępu A.

Nadawca może oznaczyć w liście przewozowym drogę i stacje przejściowe międzydyrekcyjne.

W tym wypadku przewoźne oblicza się za drogę wskazaną przez nadawcę. W przeciwnym wypadku przysługuje kolei prawo wyboru drogi z obliczeniem przewoźnego za obraną drogę.

Wykaz odległości

wyrażonych w kilometrach pomiędzy stacjami przejściowemi Okręgów Dyrekcji kolei państwowych w Gdańsku, Poznaniu, Warszawie, Radomiu, Wilnie, Krakowie i Lwowie z jednej strony a granicznemi punktami przejściowemi na obszar Państwa Rumuńskiego z drugiej strony:

	Woronieńka Granica Państwa	Śniatyń-Załucze Granica Państwa
	Kilometry	
Bełżec	334	332
Białystok	722	720
Bogumin	718	716
Brody	335	333
Brześć	589	587
Chełm	476	474
Cieszyn	719	717
Czeremcha	644	642
Dziedzice	667	665
Herby	739	737
Iłłowo	813	811
Karwina	715	713
Mława	808	806
Mysłowice	652	650
Nadbrzezie	507	505
Oświęcim	645	643
Podwołoczyska	299	297
Rozwadów	465	463
Skalmierzyce	876	874
Sokal	375	373
Szczakowa	640	638
Toruń	939	937
Zwardoń	731	729

C.

Przepisy przewozowe, obowiązujące w bezpośredniej komunikacji towarowej z Rumunją, wzgl. tranzyto przez Rumunję, są zawarte w osobnem rozporządzeniu.

Minister Kolei Żelaznych
w z. *Eberhardt.*

7.

ROZPORZĄDZENIE.

Ministra Kolei Zelaznych o sposobie obliczenia opłat za przewóz eksponatów przeznaczonych na wystawę maszyn i narzędzi rolniczych, odbyć się mającą na wiosnę rb. we Lwowie, z dn. 12 marca 1920 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw Nr. 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu niniejszem zarządzam, co następuje:

Eksponaty, przeznaczone na wystawę maszyn i narzędzi rolniczych, organizowaną na wiosnę r. b. we Lwowie, będą na polskich kolejach państwowych i w zarządzie państwowym pozostających przewożone na następujących zasadach:

1) przewóz na wystawę do Lwowa będzie obliczany według pełnej obowiązującej taryfy towarowej;

2) przewóz powrotny z wystawy dodonywać się będzie bezpłatnie na tym samym szlaku, na którym uskutecznniony był przewóz pierwotny na wystawę;

3) bezpłatny przewóz będzie mógł być dokonany tylko za listami przewozowemi zwyczajnej szybkości;

4) bezpłatny przewóz dopuszczalny jest w razie przedstawienia pierwotnego listu przewozowego, tudzież zaświadczenia Komitetu Wystawy o tem, że zwracano eksponaty były rzeczywiście wystawione i nie zostały sprzedane. Dowody powyższe, jako przeznaczone dla instytucji kontrolujących, winny być dołączone do powrotnych listów przewozowych i odbiorcom zwracane nie będą.

5) Żądanie zwrotu eksponatów według zasad ulgowych powinno być zgłoszone w przeciągu miesiąca po zamknięciu wystawy.

Minister Kolei Zelaznych.
w z. *Eberhardt.*

8.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie ogólnego podwyższenia taryf kolejowych na przewóz osób, bagażu, zwłok, zwierząt żywych i towarów kolejami polskiemi.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw Nr. 14, poz. 151), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82, z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu niniejszem zarządzam, co następuje:

A. Polskie Koleje Państwowe na terenie b. Dzielnicy Pruskiej.

I. Niemiecka kolejowa taryfa osobowa i bagażowa.

a) Deutscher Eisenbahn-, Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

b) Personen- und Gepäcktarif der preussisch-hessischen Staatsbahnen, Teil II.
c) Anhang zu den Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäcktarif, Preisberechnungstafeln.

Z dniem 1 marca 1920 r. wszystkie obecnie obowiązujące opłaty z wyjątkiem opłat za klasę I podwyższa się o 100% (sto %). Opłaty za klasę I podwyższa się o 50% (pięćdziesiąt %).

II. Niemiecka kolejowa taryfa na przewóz zwierząt żywych (Deutscher Eisenbahn-Tiertarif) oraz Niemiecka Kolejowa taryfa towarowa (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft C I a):

Z dniem 1 marca 1920 r. wszystkie obecnie obowiązujące opłaty, przewidziane w tych taryfach podwyższa się o 50% (pięćdziesiąt %).

B. Polskie Koleje Państwowe na terenie b. zaboru rosyjskiego.

(Okręgi Dyrekcji Warszawskiej, Radomskiej i Wileńskiej.)

I. Taryfa tymczasowa na przewóz pasażerów i bagażu na linjach kolei państwowych okręgu Warszawskiego, ważna od listopda 1918 r.

Z dniem 1 marca 1920 r. wszystkie opłaty, przewidziane w tej taryfie podwyższa się o 100%.

II. Taryfa tymczasowa na przewóz podróżnych, psów i bagażu na linjach Dyrekcji Radomskiej, ważna od 1 listopada 1918 r.

Z dniem 1 marca 1920 r. wszystkie opłaty, przewidziane w tej taryfie, podwyższa się o 50%.

III. Taryfa tymczasowa na przewóz osób, psów i bagażu na kolejach wojskowych, ważna od czerwca 1919 r. (obowiązująca na linjach okręgu Wileńskiego).

Z dniem 1 marca 1920 r. wszystkie opłaty, przewidziane w tej taryfie, podwyższa się:

a) wyrażone w markach — 100%
b) wyrażone w koronach — 50%

IV. Tymczasowa taryfa towarowa na przewóz towarów, zwierząt żywych i zwłok kolejami państwowemi okręgów Warszawskiego i Radomskiego, obowiązująca od dnia 1 listopada 1919 r. i stosowana również na kolejach okręgu Wileńskiego.

Z dniem 1 marca 1920 r. wszystkie opłaty, przewidziane w części III tej taryfy podwyższa się o 50% (pięćdziesiąt %).

C. Polskie Koleje Państwowe oraz prywatne koleje lokalne normalnotorowe, zarządzane przez Państwo na rachunek własny, albo właścicieli na terenie b. zaboru austrjackiego.

(Okręgi Dyrekcji Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej.)

I. a) Austrjacko-bośniacko-hercegowińska kolejowa taryfa osobowa i bagażowa część I, ważna od 1 stycznia 1910 r.
b) Taryfa osobowa i bagażowa, część II, zeszyt 1 i zeszyt 4 ważne od 1 lutego 1917 r.

Z dniem 1 marca 1920 r. podwyższa się wszystkie obecnie obowiązujące opłaty o 50% (pięćdziesiąt %).

II. Miejscowa taryfa towarowa b. austrjackich kolei państwowych, część II, zeszyt 1, ważna od 1 marca 1919 r. wraz z uzupełnieniem 1-em, ważnem od dnia 15 lutego 1920 r.

Z dniem 1 marca 1920 r. wszystkie obecnie obowiązujące opłaty, przewidziane w tabeli opłat, rozdz. VI tej taryfy, podwyższa się o 30% (trzydzieści %).

Warszawa, dnia 22 lutego 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych
K. Bartel.

9.

ROZPORZĄDZENIE

do Warszawskiej, Radomskiej, Krakowskiej, Lwowskiej, Stanisławowskiej, Wileńskiej i Rówieńskiej Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie rewizji kotłowych z dnia 17 marca 1920 r. Nr. 613 015.

Wobec wyjątkowego stanu, w jakim się kraj i koleje żelazne znajdują, wymagającego utrzymania w stanie czynnym jaknajwiększej ilości parowozów, zarządzam na podstawie tymczasowej ustawy Sejmu z dnia 18 lutego 1920 r. w sprawie rewizji kotłowych aż do dalszego rozporządzenia, co następuje:

Dotychczas obowiązujący w b. Kongresówce 6-letni a w Małopolsce 5-letni termin rewizji obostrzonej przy kotłach parowozowych może w razie najkonieczniejszej potrzeby być przesunięty, nie dalej jednak jak do lat 7 od daty poprzedniej obostrzonej rewizji kotła.

Przesunięcie takie terminu rewizji obostrzonej może nastąpić po dokładnem zbadaniu kotła przez inżyniera rewidującego kotły parowozowe wspólnie z naczelnikiem dotyczącej parowozowni, lub z naczelnikiem warsztatów, o ile parowóz znajduje się w warsztatach, jeśli rewidujący na podstawie oględzin szczegółowych, po zdjęciu ewentualnem popielnika oraz po zapewnieniu się sposobem zwykle stosowanym o stanie kamienia w kotle, przyjdą jednomyślnie do wniosku, że przesunięcie w granicach wskazanych przy zachowaniu dotychczasowej prężności pary nie przedstawia żadnego niebezpieczeństwa.

Rewidującym pozostawia się wedle uznania zastosowanie próby ciśnienia wodnego, jeśliby uznali to za potrzebne, przyczem należy zastosować ciśnienie równo lub mniejsze od obowiązującego na zasadzie przepisów dotychczasowych, jednak nie mniejsze niż 2 atm ponad ciśnienie prężności roboczej.

Przesuniecie terminu rewizji obostrzonej należy z powołaniem się na niniejszy okólnik wpisać przez rewidujących do książki kotłowej, a termin nastepnej rewizji obostrzonej oznaczyć w odpowiedniem miejscu na parowozie.

Jednocześnie unieważniaja sie przepisy wyjatkowe o rewizji obostrzonej kotłów parowozowych, które pracują dłużej niż lat 25 wzgl. 30 (w Rosji lub w Małopolsce).

Minister
w z. *Wolicki.*

10.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie taryfy ulgowej dla szkółek drzew i sadzonek przewożonych polskiemi kolejami państwowemi.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw Nr. 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu niniejszem zarządzam, aby poczynając od dnia 1 kwietnia r. b. niżej wyszczególnione przedmioty, a mianowicie: rośliny żywe, jako to: drzewka owocowe i leśne, sadzonki i szczepy tych drzew, krzewy jagodowe, rozsada kapusty i innych warzyw itp. użyteczne rośliny, o ile nie są zasadzone w garnki, doniczki, wazony itp., wagi nie większej niż 500 kg. za jednym listem przewozowym, nadawane za frachtem pospiesznym były przewożone za opłatą taryfową, wedle klasy 1-ej dla przesyłek zwyczajnych.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt.*

11.

WARUNKI TECHNICZNE

na dostawę obręczy do kół parowozowych, tendrowych i wagonowych. Uchwalone na posiedzeniu Rady ministrów (Nr. 35) z d. 2 marca 1920 r.

1) Rodzaj materjału:

O ile nie została zawarta specjalna umowa, należy wykonać obręcze z zasadowej stali Martina gatunku najlepszego.

2) Własności materjału:

Wytrzymałość powinna wynosić nie mniej niż 60 kg. mm. kw. Suma wytrzymałości i podwójnej miary wydłużenia powinna wynosić co najmniej 90, przy najmniejszem wydłużeniu 8%.

Materjał musi mieć taką ciągliwość, ażeby przy miarze skrócenia 1 mm. na każdy metr średnicy wewnętrznej — można było naciągać obręcz na koła bose bez pęknięć i braków.

Przy próbie bijakiem o pracy uderzenia 3 000 kgm. i dostatecznej ilości uderzeń, aby spowodować wygięcie dosięgające 12% pierwotnej średnicy wewnętrznej — nie powinna obręcz próbna ani pęknąć, ani się zarysować.

3) Wyrób obręczy:

Obręcze powinny być wyrobione z jednolitych odlanych bloków przez wykucie albo wytłoczenie i przez zwalcowywanie. Wywalcowane obręcze należy wyżarzyć, a następnie zabezpieczyć od zbyt szybkiego oziębienia. Urzędnik odbierający ma prawo sprawdzić sposób wyrobu.

Gotowe obręcze nie powinny okazywać braków materjału na swej powierzchni. Skazy, zadry i bąble mogą być uwzględnione, o ile po ich wyrąbaniu można obręcz przez obtoczenie zupełnie od nich uwolnić.

4) Wymiary i ciężar obręczy:

Obręcze powinny być wywalcowane gładko z ostrymi kantami i dokładnym kształtem koła. Wewnętrzna powierzchnia obręczy powinna być cylindryczna i prostopadła do obu powierzchni poprzecznych.

Wymiary powinny możliwie dokładnie odpowiadać rysunkowi. Dopuszczalnem jednak jest uchybienie tych wymiarów w każdą stronę — 1 mm.

Ciężar obręczy powyżej 5% ciężaru, podanego na rysunku, a obliczonego podług rysunku z uwzględnieniem ciężaru gatunkowego materjału = 7,83 g/cm^3 nie będzie opłacony.

5) Znaczenie obręczy.

Na ścianie bocznej zewnętrznej każdej obręczy powinny być odbite: Nr. fabryczny, marka fabryczna, rok dostawy i numer odlewu (szarży). Litery te i cyfry należy odbić na obręczy jeszcze gorącej do 4—5 mm. głęboko, a w każdym razie tak, aby były nawet po zupełnej obróbce obręczy wyraźnie widoczne. Długość liter i cyfr powinna wynosić 10 mm., a powinny być umieszczone w przybliżonej odległości 15 mm. od wewnętrznej powierzchni obręczy, a w każdym razie tak, aby były jeszcze wyraźnie widoczne, przy zużyciu obręczy aż do 25 mm. grubości, mierzonej w płaszczyźnie koła tocznego.

Obok powyższych znaków należy odbić już na zimnej obręczy Nr. bieżący, podany w wytwórni przy zamówieniu.

6) Próba.

Próby podlegają:

na uderzenie: z każdego odlewu jedna obręcz, a w każdym razie nie mniej jak 1% — i na rozerwanie: jeden wzorzec z każdej obręczy, poddanej próbie na uderzenie. Wzorzec należy wyrobić z tej części obręczy, która przy próbie na uderzenie uległa najmniejszemu odkształceniu, wyprostowanej przy możliwie słabem ogrzaniu. Na życzenie odbierającego należy wyrobić wzorzec ze środkowej lub zewnętrznej części przekroju obręczy.

Celem zbadania budowy wewnętrznej materjału, należy na życzenie odbiorcy obręcz próbną zupełnie rozłamać przez poprzednie wykonanie wrębów dłutem i uderzenia bijakiem.

Przy udatnej próbie na uderzenie, a nie udatnej na rozerwanie można powtórzyć obie próby na innej obręczy tego samego odlewu. O ile jednak jedna z tych powtórnych prób wymaganym warunkom nie odpowie, to wszystkie obręcze odnośnego odlewu zostają z odbioru wykluczone. O ile próba na uderzenie nie wypadnie dobrze, to należy poddać wypróbowaniu dwie inne obręcze tego samego odlewu, o ile tylko jedna z tych powtórzonych prób nie odpowie wymaganiu, to wszystkie obręcze odnośnego odlewu winny być wykluczone z odbioru.

7) Gwarancja.

Wytwórnia powinna poręczyć dla obręczy parowozowych 3-letni okres służby, tendrowych — 4-letni, a dla obręczy wagonowych —

5-letni, licząc początek okresu gwarancyjnego od 1 stycznia roku następującego po dostawie.

Za nieczyniące zadość warunkom gwarancji powinny być uznane: obręcze, które przed końcem okresu gwarancyjnego starły się na okręgu tocznym; parowozowe do 35 mm., tendrowe do 30 mm. i wagonowe do 27 mm.; obręcze, pęknięte, z jakichkolwiek bądź przyczyn, włączając w to i przyczyny atmosferyczne, z wyjątkiem jednak pęknięć, spowodowanych zderzeniem się pociągów, zejściem taboru z szyn, czy innemi podobnemi wypadkami; obręcze, w których będą dostrzeżone pęknięcia, odpryśnięcia, czy też jakiekolwiek inne braki, mogące wpłynąć szkodliwie na bezpieczeństwo ruchu taboru kolejowego.

W zamian za obręcze, wycofane w okresie gwarancyjnym, wytwórnia winna dostarczyć nowe obręcze tych samych wymiarów początkowych w ilości, odpowiadającej sumie niewysłużonych przez wszystkie wycofane obręcze terminów. Przytem ułamki 0,5 i wyżej uważane są za jedności, a niżej od 0,5 odrzucają się. Wytwórnie również mogą zwrócić koszt wycofanych obręczy, obliczony na podstawie ceny, odpowiadającej chwili wycofania.

Poza tymi warunkami obowiązuje przy odbiorze również Warunki Ogólne Odbioru Materjałów Technicznych.

Zatwierdzam Minister *K. Bartel* m. p. 6/III. 1920 r.

12.

USTAWA

z dnia 5 marca 1920 roku

w sprawie zmiany ustawy z dnia 31 lipca 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 65 poz. 392), a także ustawy z dnia 8 stycznia 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 4 poz. 18) o przyznaniu dla cywilnych emerytowanych funkcjonarjuszów państwowych, kolejowych, dla nauczycieli szkół powszechnych, średnich i wyższych, jak też dla wdów i sierót po nich oraz księży emerytów nadzwyczajnego dodatku drożyźnianego.

Art. 1. Artykuł 2 ustawy z dnia 31 lipca 1919 roku (Dz. Pr. Nr. 65 poz. 392) otrzymuje brzmienie następujące:

Nadzwyczajny dodatek drożyźniany będzie wypłacany miesięcznie i wynosi od dotychczas pobieranych emerytur, pensji wdowich i sierocych, jakoteż darów z łaski, bez dodatków drożyźnianych i kwartalnych.

a) dla emerytów, wdów i sierót z zaopatrzeniem, wymierzonem wedle ustaw austrjackich w rocznych kwotach:

do	400	kor.	włącznie	400%
do	600	kor.	włącznie	200%
do	1000	kor.	włącznie	150%
do	2000	kor.	włącznie	100%
wyżej	2000	kor.	włącznie	40%

b) dla emerytów, wdów i sierót z zaopatrzeniem, wymierzonem wedle ustaw rosyjskich w rocznych kwotach:

do 200 marek włącznie	500%
do 300 marek włącznie	400%
do 600 marek włącznie	300%
do 1000 marek włącznie	200%
do 2000 marek włącznie	140%
wyżej 2000 marek	60%

Inne artykuły powołanej ustawy z dnia 31 lipca 1919 roku pozostają bez zmiany.

Art. 2. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1920 roku i z dniem tym traci moc obowiązującą ustawa z dnia 8 stycznia 1920 roku (Dz. Ust. Nr. 4 poz. 18).

Art. 3. Dodatki drożyźniane do emerytur winny być wypłacane jednocześnie z zasadniczemi poborami emerytalnemi, t. j. z góry, zaczynając od dnia 2 każdego miesiąca za miesiąc bieżący.

Art. 4. Wykonanie niniejszej ustawy poleca się Ministrowi Skarbu.

Marszałek:
Trąmpczyński

Prezydent Ministrów:
L. Skulski

Minister Skarbu:
W. Grabski

13.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie opłat za przewóz podróżnych i bagażu w bezpośrednich pociągach pospiesznych z Warszawy do Gdańska i z powrotem z dnia 27. III. 1920 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw Nr. 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam, co następuje:

Rozporządzenie Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 14 lutego 1920 r. w sprawie opłat w bezpośrednich pociągach pospiesznych z Warszawy do Gdańska przez Toruń i z powrotem, zamieszczone w Dzienniku Ustaw Nr. 14, poz. 78, odwołuje się z dniem 1 kwietnia 1920 r.

Od tego terminu wszelkie opłaty za przewóz podróżnych i bagażu w tych pociągach pobierane będą w tej samej wysokości, co w zwykłych pociągach pospiesznych.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt.*

14.

OKÓLNIK

Do

Wszystkich Dyrekcyj Kolei Państwowych

w sprawie propagandy pożyczki państwowej, z dn. 15. IV. 1920 r. Nr. 14 299 20.

Na zasadzie ustawy z dnia 27 lutego 1920 r. ogłoszonej w Nr. 21 Dzienniku Ustaw (poz. 115), Ministerstwo Skarbu wypuszcza niebawem 5%-ową krótkoterminową pożyczkę państwową na ogólną sumę do trzech miljardów marek, a pięcioletnim, licząc od dnia wypuszczenia, terminem spłaty. Równocześnie wypuszczoną będzie również 5%-owa długoterminowa wewnętrzna pożyczka państwowa, na sumę do trzech miljardów marek, która spłaconą będzie stopniowo w ciągu lat 45 od daty wypuszczenia według odpowiedniego planu.

Przy subskrypcji na te pożyczki, wypuszczone pod mianem: „Pożyczki Odrodzenia Polski", w sztukach po 100, 500, 1000, 5000 i 10 000 marek, pracownikom państwowym poczynione będą ułatwienia, polegające na przyjmowaniu zapisów we wszystkich kasach, wypłacających pobory służbowe, tudzież na dopouszczeniu spłaty zadeklarowanej sumy pożyczki ratami w drodze potrąceń z wypłaconego uposażenia w przeciągu czasu do 10 miesięcy.

Sądzę, że nie potrzebuję tu mówić o doniosłem znaczeniu, jakie powodzenie „Pożyczki Odrodzenia Polski" posiada dla naszego kraju; uczyni to zresztą Urząd Propagandy Pożyczek Państwowych i tworzone przezeń komitety. Zaznaczam jednak, że powodzenie to będzie miarą naszej dojrzałości obywatelskiej należytego zrozumienia interesów Państwa i naszych względem niego obowiązków; jest zresztą kwestją naszej dumy narodowej. Nie wątpię, że duch obywatelski, który ożywiał pracowników kolejowych przy obejmowaniu kolei po okupantach, przy przewozie wojsk na odsiecz Lwowa, przy ofiarnem pełnieniu obowiązków pod ogniem nieprzyjacielskim, przy pokonywaniu wreszcie trudności przewozowych, komplikowanych wciąż jeszcze trwającą wojną, nie opuści ich i w tym wypadku, i że pracownicy kolejowi polscy przez nabywanie w miarę możności pożyczki państwowej, przez popularyzowanie jej w swem środowisku i wogóle pośród osób, z któremi się stykają, przyczynia się do wielokrotnego, jak być powinno, pokrycia subskrypcyjnej sumy.

Pamiętajmy wreszcie, że przyczyniając się do powodzenia pożyczki, dążymy do usunięcia tych niedomagań ekonomicznych, których ciężar uczuwamy dotkliwie.

Powyższe należy ogłosić wszystkim pracownikom i nadmienić, że bliższe szczegóły co do subskrypcji i jej organizacji będą podane przez Komitet, utworzony w tym celu przy Ministerstwie Kolei Żelaznych.

Minister

K. Bartel.

15.

OKÓLNIK

Do Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, we Lwowie, w Stanisławowie.

Do Oddziału Dyrekcji budowy dla Małopolski we Lwowie.

W sprawie przyznania djet (strawnego) za podróże służb. pracownikom kolejowym w Małopolsce i na Śląsku od 1. I. 1920 r. Z dn. 20. III. 1920 r. Nr. 211 484.

Ministerstwo Kolei Żelaznych przyznaje pracownikom kolejowym w Małopolsce i na Śląsku djety (strawne) za podróże służbowe według niżej podanego wymiaru z ważnością od **1 stycznia 1920 r.**

Równocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Polskiej Kom. Likwidacyjnej w Krakowie z dnia 28. I. 1919 L. 138 WK w sprawie djet (strawnego) dla pracowników kolejowych, oraz inne obowiązujące dotąd zarządzenia co do wyższych djet (strawnego) lub odszkodowania za brak mieszkania, o ile stoją w sprzeczności z niniejszem rozporządzeniem a w szczególności rozp. Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 10. 11. 1919 L. 223 845/18 887/19 w sprawie djet za wyjazdy poza granice Galicji i Śląska, rozp. Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 22. 12. 1919 L. 214 073/27 177/19 w sprawie djet dla pracowników eksponowanych na odzyskanych linjach Dyrekcji Lwowskiej i Stanisławowskiej oraz rozp. Ministerstwa Kolei Żelaznych Wydział dla Galicji z dnia 2. 10. 1919 L. 294 W. G. w sprawie djet za brak mieszkania.

Pracownikom zatrudnionym poza siedzibą urzędową w jednem i temsamem miejscu przez dłuższy czas, należą się pełne stawki djet (strawnego) **przez** pierwsze **14 dni** po upływie zaś tego czasokresu otrzymują tylko **zmniejszone** djety (strawne) według następującego wymiaru:

I. Wymiar djet (strawnego) dla

pracowników kolejowych w Małopolsce za podróże służbowe w obrębie i poza obrębem Galicji i Śląska (na terytorjum Państwa Polskiego).

Djety (strawne) wynoszą	Za pierwsze 14 dni djety (strawne) pełne koron	Po upływie 14 dni djety (strawne) zmniejszone koron
a) dla urzędników IV kl. służ.	75	56
V	68	50
VI	60	45
VII	50	38
VIII	45	34
IX—X oraz praktykantów na urzędników	36	27
b) dla podurzędników etatowych i pomocniczych, oficjantek, manipulantek, djurnistów i pomocniczych sił technicznych	32	24
c) dla służby etatowej i pomocniczej	28	21
d) dla robotników	podwójna płaca dzienna bez dodatków drożyźnianych najmniej 16 koron a najwyżej jednak 20 koron dziennie przez cały czas delegacji.	

II. Odszkodowania za brak mieszkania.

Odszkodowanie za nadzwyczajne wydatki poniesione przez pracownika wskutek jego przeniesienia ze względów służbowych, a to w razie urzędownie stwierdzonej niemożności znalezienia prywatnego mieszkania w nowem miejscu służbowem lub niemożności objęcia przydzielonego mieszkania skarbowego, wynosi zwrot faktycznie udowodnionego wydatku na tymczasowe pomieszkanie, najwyżej jednak

a) dla urzędnika bez względu na rangę . . . . 15 K. dziennie
b) dla podurzędnika . . . . 10 K. dziennie
c) dla służby . . . . 8 K. dziennie.

Przyznanie tego odszkodowania następuje w każdym pojedyńczym wypadku przez Dyrekcję kolejową na prośbę pracownika na pewien określony czas, najdłużej jednak na przeciąg 6 miesięcy.

Za podróże służbowe zagraniczne można zaliczać pracownikom kolejowym za cały czas podróży podwójny wymiar unormowanych powyżej pełnych djet (strawnego) aż do dalszego zarządzenia.

Za wyjazdy służbowe do Warszawy należą się pracownikom kolejowym **od 1 kwietnia 1920 r.** tylko pojedyńcze djety (strawne) odpowiednio do klasy służbowej względnie kategorji pracownika.

Personał parowozowy i pociągowy otrzymuje w razie delegacji, trwającej dłużej niż 3 dni, **przez cały czas** delegacji zmniejszone strawne wyżej podane.

Ze względu na tak znaczne podwyższenie djet (strawnego) i wielkie obciążenie Skarbu Państwa nie należy w przyszłości uwzględniać podań o przyznanie wyższego odszkodowania z powodu wydatków poniesionych przy podróżach służbowych, a podróże służbowe ograniczać jedynie do rzeczywistej potrzeby.

Powyższenie ryczałtów za wyjazdy służbowe zarządzi Ministerstwo Kolei Żelaznych osobnem rozporządzeniem.

Minister
K. Bartel.

16.

OKÓLNIK

Do

Dyrekcyj Kolei Państwowych
1) w Krakowie
2) we Lwowie
3) w Stanisławowie.

W sprawie podwyższenia ryczałtów za wyjazdy służb. dla pracowników Z dn. 29. III. 1920 r. Nr. 211 753.

Zarządzam z ważnością **od 1 stycznia 1920 r.** podwyższenie dotychczasowych ryczałtów za wyjazdy służbowe dla pracowników wymienionych w rozporządzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych

z dnia 19. 5. 1919 L : 8212/19 względnie
z dnia 2. 9. 1919 L : 213 139/19
w następujący sposób:

I. a) Dla naczelników Oddziałów drogowych w Tarnowie, w Rozwadowie, w Krakowie II, Suchej, we Lwowie I, II, III, IV, VI, VII i VIII, w Rawie ruskiej i Samborze, w Kołomyi i w Czortkowie z 250 koron na 450 koron miesięcznie,

b) dla naczelników Oddziałów drogowych w Krakowie I, w Krakowie kolei północnych, Rzeszowie, Nowym Sączu, Jaśle, Jarosławiu, Przemyślu I i II, Zagórzu, Stryju, Drohobyczu, Brodach, Tarnopolu, Podwołoczyskach, Haliczu, Stanisławowie I i II, Delatynie, Buczaczu i Tarnopolu II z 200 koron na 360 koron miesięcznie,

c) dla naczelników Oddziałów drogowych w Dziedzicach, Bielsku, Cieszynie i zastępców naczelnika Oddziałów drogowych w Tarnowie, Rozwadowie, Krakowie II, Suchej, Krakowie kolei północnych, we Lwowie I, II, III, IV, VI, VII, VIII, Rawie ruskiej, Samborze oraz dla drugiego zastępcy naczelnika Oddziału drogowego w Krakowie II, dla zastępców naczelnika oddziałów drogowych w Kołomyi, Czortkowie ze 180 koron **na 330 koron** miesięcznie,

d) dla naczelników Oddziałów drogowych w Żywcu i Mszanie dolnej ze 160 koron na 300 koron miesięcznie,

e) dla zastępców naczelników drogowych w Krakowie I, Rzeszowie, Nowym Sączu, Jaśle (tak że dla drugiego zastępcy naczelnika) Jarosławiu, Przemyślu I i II, Zagórzu, Stryju, Drohobyczu, Brodach, Tarnopolu, Podwołoczyskach, Haliczu, Stanisławowie I II, Delatynie, Buczaczu i Tarnopolu II ze 140 koron na 250 koron miesięcznie,

f) dla zastępców naczelników Oddziałów drogowych w Dziedzicach, (także dla drugiego zastępcy), Bielsku, Cieszynie ze 130 kor. na 240 koron miesięcznie,

g) dla zastępców naczelników Oddziałów drogowych w Żywcu, Mszanie dolnej z 90 koron na 160 koron miesięcznie.

II. Dla nadzorców drogowych z 80 koron na **150 koron** miesięcznie.

III. Dla torowych, pełniących służbę nadzorców drogowych z 60 kor. **na 110 kor.** miesięcznie.

IV. Dla nadzorców sygnałów ze 120 koron **na 220 koron** względnie ze 100 **na 180 koron** miesięcznie.

V. Dla ślusarzy sygnałowych z 80 koron **na 150 koron** miesięcznie.

VI. Dla rewizorów pociągów osobowych z 200 koron **na 400 koron** (czterysta koron) miesięcznie.

VII. Dla nadzorców parowozów, (maszynistów) oraz kierowników parowozów, pełniących służbę nadzorców parowozów z 80 koron **na dwieście koron** (dwieście koron) miesięcznie, a równocześnie przyznaje się ryczałt dla starszych palaczy pełniących służbę w parowozowni **po 80 koron** miesięcznie z ważnością od 1 stycznia 1920 r.

Dalej podwyższa się:

VIII. Ryczałtna próbne jazdy wagonami, względnie parowozami z 4 koron na 7 koron.

IX. Ryczałt dla pompiarzy przy obsługiwaniu pozamiejscowych pomp z 3 koron na 6 koron.

X. Ryczałt dla oczyszczających wozy osobowe podczas jazdy pociągu z 4 koron na 7 koron za turę.

Przyznane powyższem rozporządzeniem
z dnia 19. 5. 1919 L. 8212 względnie
z dnia 2. 9. 1919 L. 213 139/19
dodatki za służbę nocną oraz przyznany rozporządzeniem Ministerstwa Kolei Żel. z dn. 30. 1. 1920 L. 215 900/19 dodatek służbowy dla nadzorców i dozorców oraz ślusarzy remizyjnych za rewizję wozów pozostają nadal bez zmiany w tej samej wysokości.

Minister
Bartel.

17.

OKÓLNIK

Do

Dyrekcyj Kolei Państwowych
1) w Warszawie
2) w Radomiu
3) w Wilnie
4) w Równem
5) do Dyrekcji Budowy w Warszawie.

W sprawie djet za podróże służbowe w granicach Państwa Polskiego, z dn. 31. III. 1920 r. Nr. 211 761.

Pracownikom kolejowym był. zaboru rosyjskiego przyznaję za podróże służbowe do miejscowości leżących poza zwykłem miejscem urzędowania djety według niżej podanego wymiaru z **ważnością od 1 stycznia 1920 r.**

Równocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie wydane co do djet zarządzenia, o ile stoją w sprzeczności z niniejszem rozporządzeniem.

I. Djety.

Djety za podróże służbowe w granicach Państwa Polskiego wynoszą:

Dla pracowników z pensją miesięczną bez dodatku ekonomiczno-wojennego i dodatków drożyźnianych *M*	Djety pełne za pierwsze 14 dni pobytu służbowego w jednem i tem samem miejscu *M*	Djety zmniejszone po 14 dniach pobytu służbowego w jednem i tem samem miejscu *M*
od 675 i wyżej	65	49
„ 563 do 674	55	41
„ 394 „ 562	50	38
„ 318 „ 393	45	34
„ 244 „ 317	40	30
poniżej 244	35	26
dla pracowników dziennie płatnych	20	14

Za podróż służbową uważa się każdą podróż, którą się przedsiębierze na ogólny lub osobny rozkaz służbowy.

Jednostką obliczania diet jest 24 godzinny przeciąg czasu, licząc od chwili rozpoczęcia podróży. Przy podróżach kolejami liczy się czas stanowiący podstawę likwidacji diet od chwili odjazdu do chwili przyjazdu pociągu wedle obowiązującego rozkładu jazdy.

Za podróże służbowe krótsze niż 24 godzin, liczy się pełną dietę, jeżeli cała czynność trwa najmniej 6 godzin, przyczem dni wyjazdu i przyjazdu, o ile delegacja trwała dłużej niż 6 tygodni, liczą się za oddzielne jednostki (np. wyjazd dnia 6. 3 o godz. 10 wieczór, powrót 7. 3 o godz. 9 rano liczą się za 2 dni).

Za delegację poniżej 6 godzin nie przyznaje się żadnego wynagrodzenia. Zwraca się tylko wydatki na dorożki lub tramwaje.

Za delegacje i czynności poza zwykłem miejscem urzędowania **w stałej siedzibie** urzędowej, jako też za delegacje do sądów w sprawach kolejowych w miejscu stałego urzędowania, nie należą się diety.

Za delegacje w obrębie węzła Warszawskiego (Warszawa z przedmieściami i Pragą, a razem granice Wielkiej Warszawy, (Sosnowickiego (Sosnowiec, Pogoń, Milówice i Niwka), Łódzkiego (Łódź K. i Łódź F.) i Łowickiego (Łowicz K. i Łowicz W.) nie należy się oddzielne wynagrodzenie, a zwraca się tylko wydatki za dorożki lub tramwaje. Pracownicy zajęci służbowo poza ich stałą siedzibą urzędową w jednem i tem samem miejscu przez dłuższy czas, otrzymują *za pierwsze 14 dni pełne diety,* za dalszy zaś przeciąg czasu zmniejszone diety według wyżej podanych norm.

Drużyny parowozowe i pociągowe otrzymują w razie *delegacji* trwającej dłużej niż 72 godzin, licząc od chwili wyjazdu do chwili powrotu *przez cały czas* zatrudnienia poza ich zwykłą siedzibą urzędowa *zmniejszone* diety według wyżej podanych norm.

Wysokość diet w razie podróży służbowych poza granicami Państwa będzie unormowana osobnemi przepisami.

II. Wydatki na dorożki, tramwaje i tragarzy.

Wyjeżdżającym w sprawach służbowych pracownikom kolejowym zwraca się wydatki na dorożki z dworca i na dworzec (z przystani i do przystani) oraz wydatki na tragarzy. Zwrot kosztów przewozu bagażu podróżnego należy się, o ile podróż służbowa trwa więcej niż 14 dni. Wydatki na dorożki z dworca i na dworzec zwraca się wedle obowiązującej taryfy dorożkarskiej.

W miejscowościach, gdzie niema taryfy dorożkarskiej zwraca się te wydatki jak wogóle koszta podróży kołowej, wedle taryfy obowiązującej w każdym powiecie dla podwód, dostarczanych w razie podróży służbowych urzędników państwowych. W razie stwierdzonej niemożliwości dostarczenia podwód zwraca się koszta podróży kołowej w faktycznie wydanej kwocie, o ile kwota ta odpowiada praktykowanym w miejscu cenom najmu i wysokość została należycie wykazana.

Wydatki na tragarzy zwraca sie faktycznie wydanej kwocie, o ile kwota ta nie wynosi więcej niż 3 marki za usługi tragarza w jednej miejscowości.

W miejscowościach, gdzie kursują tramwaje, mogą zaliczyć dyrektorowie wydziałów i wicedyrektorowie wydziałów przy podróżach służbowych wydatki na dorożkę dwukonną, pracownicy z pensją 244 marek miesięcznie i więcej, na dorożkę jednokonną, inni pracownicy wydatki na tramwaje.

III. Ryczałt na wyjazdy.

Pracownikom kolejowym, których czynności służbowe wymagają częstego wyjazdu, przyznaję zamiast djet stały ryczałt.

Ryczałt ten wypłaca się z dołu co miesiąc.

Pracownikom, pobierającym ryczałt, należą się djety za delegację tylko wtedy, gdy wyjeżdżają poza okręg urzędowy, na który przyznano im ryczałt.

W razie urlopu, choroby lub innego przemijającego zatrudnienia, zostawia się ryczałt na wyjazdy przez przeciąg 14 dni, licząc od początku nieobecności, poczem wstrzymuje się dalszą wypłatę ryczałtu, a odpowiednia kwota przypada zastępcy, o ile ten za tę samą czynność nie pobiera djet.

Jeżeli pracownicy pobierający ryczałt otrzymują djety za wyjazdy poza okręg, na który przyznano im ryczałt, pozostawia się im ryczałt przez pierwsze 3 dni poboru djet względnie delegacji, licząc od dnia wyjazdu, za dalszy zaś czas delegacji należy im potrącić odpowiednią część ryczałtu. Równocześnie upoważniam Dyrekcję, aby przyznane rozporządzeniem Ministerstwa Kolei Żelaznych L. 4038/19 ryczałty na wyjazdy w obrębie przywiązanej do stanowiska zwyczajnej działalności służbowej, dla inspektorów oddziałów Wydziału drogowego, ruchu mechanicznego, handlowego, telegrafu, naczelników dystansu, ich pomocników, naczelników głównych depot, rewizorów wag, majstrów wag, mechaników telegrafu, nadzorców telegrafu, starszych dozorców drogowych — po 200 mk. miesięcznie, podwyższyła z ważnością *od 1 stycznia 1920* wedle swego uznania odpowiednio do stosunków miejscowych, o ile dany pracownik jest obowiązany ze względu na swe stanowisko wyjeżdżać służbowo według istniejących przepisów stale co najmniej 10 dni w miesiącu.

Podwyższony względnie przyznany zamiast djet ryczałt dla wymienionych pracowników nie może przekraczać 400 marek miesięcznie, zaś dla rewizorów ruchu, rewizorów dochodów, kontrolerów przewozowych kwoty 600 marek miesięcznie. Zarazem upoważniam Dyrekcję, aby płatnikom kasy głównej, którzy ze względów służbowych wyjeżdżają na linję celem dokonywania wypłat, przyznała według własnego uznania zamiast djet, ryczałt obliczony według ilości dni, w których wymienieni pracownicy zmuszeni są stale wyjeżdżać na linję, najwyżej do kwoty 800 mk. miesięcznie.

O przyznanych względnie podwyższonych w myśl niniejszego rozporządzenia ryczałtach, należy przedłożyć do Ministerstwa Kolei Żelaznych sprawozdanie.

Wprowadzenie ryczałtu dla innych pracowników nie byłoby wskazane, pracownicy ci więc mają zaliczać za podróże służbowe unormowane powyżej djety.

Na proponowaną przez Dyrekcję kolei państwowych w Warszawie wnioskiem z dnia 10/2 1920 Nr. 915 298 podwyżkę ryczałtów z ważnością od 1 lipca 1919 żadną miarą zgodzić się nie mogę, gdyż sprawa podwyższenia stawek djet została dla wszystkich pracowników państwowych przez Radę Ministrów rozstrzygnięta z ważnością od 1 stycznia 1920 r.

IV. Odszkodowanie za przeniesienie.

Odszkodowanie za przeniesienie pracownika kolejowego z urzędu na inne miejsce służbowe wynosi:

a) dla funkcjonarjuszy stanu wolnego i bezdzietnych wdowców jednomiesięczną płacę,

b) dla żonatych i mających na utrzymaniu 1 lub 2 dzieci, dalej dla wdowców, mających na utrzymaniu nie więcej niż 3 dzieci, dwumiesięczną płacę, w końcu,

c) dla żonatych, utrzymujących więcej niż 2 dzieci lub wdowców, utrzymujących więcej niż 3 dzieci — trzymiesięczną płacę.

Podstawa obliczenia jest płaca zasadnicza wraz z ewentualnemi dodatkami za lata służby, jednak bez dodatku ekonomiczno-wojennego i innych dodatków drożyźnianych.

Oprócz tego odszkodowania należą się przy przeniesieniu djety dzienne dla pracownika kolejowego, a także dla jego żony i dzieci za czas koniecznej podróży.

Dla żony pracownika należą się djety w wysokości 75%, zaś dla dzieci pracownika w wysokości 50% powyższego wymiaru.

Przy przeniesieniu z okazji awansu miarodajną jest płaca uzyskana w drodze awansu. Dla pracowników niezaliczonych do żadnej kategorji płacy, określa się odszkodowanie za przeniesienie w wysokości zasadniczych poborów tej kategorji płacy, wedle której określa się wysokość djet.

W poszczególnych wypadkach może Dyrekcja przyznać tytułem zwrotu kosztów przeniesienia, kwoty rzeczywiście poniesionych wydatków, o ile będą należycie zarachowane i udokumentowane, w każdym pojedyńczym wypadku najwyżej do 1000 mk. ponad przepisaną normę.

Ze względu na tak znaczne podwyższenie djet nie należy w przyszłości uwzględniać podań o odszkodowanie z powodu poniesionych wydatków podczas podróży, a podróże służbowe należy ograniczyć jedynie do rzeczywistej potrzeby.

Minister

K. Bartel.

ZMIANY OSOBOWE
w Ministerstwie Kolei Żelaznych.

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
W Sekretarjacie Generalnym.			
Mianowani:			
Radcą ministerjalnym i Sekretarzem Generalnym M. K. Ż.:			
1. Bogdanowicz Piotr, st. referent	1/II 20	Vb	
Urzędnikami kontraktowymi:			
2. Wilamowski Piotr	1/III 20	—	2000
3. Mendelsburg Marja	1/I 20	—	900
Urzędnikiem pozaetatowym:			
4. Gołębiowska Stanisława	15/III 20	—	400
Przemianowani:			
Na urzędnika pozaetatowego:			
1. Mendelsburg Marja, urzędnik kontraktowy . .	1/II 20	—	500
W Sekcji administracyjnej.			
Mianowany:			
Starszym referentem:			
1. Bogdanowicz Stanisław	1/I 20	VI	
Przeniesiony:			
Do Dyrekcji Kolei Państw. w Wilnie:			
1. Dorner Zenon, pomocnik referenta	15/II 20		
W Sekcji Finansowej.			
Mianowani:			
Referentami:			
1. Spysz Antoni	1/III 20	VII	
2. Kwieciński Soter	15/III 20	VII	
Przeniesiony:			
Do Dyrekcji Kolei Państw. w Wilnie:			
1. Przyłuski Leon, starszy referent	1/I 20		

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
W Sekcji Taryfowo-Handlowej.			
Mianowani:			
Kierownikiem Wydziału taryf towarowych w komunikacji zagranicznej z zachodem i południowo-zachodem:			
1. Tyszyński Kazimierz, radca ministerjalny . .	17/III 20		
Referentami:			
2. Gutsche Euzebjusz, urzędnik pozaetatowy . .	1/I 20	VII	
3. Umiński Teodor	15/II 20	VII	
Kontrolerem:			
4. Zieliński Karol, urzędnik pozaetatowy . . .	1/II 20	VIII	
Sekretarzem:			
5. Witte Wilhelm, urzędnik pozaetatowy . . .	1/II 20	IX	
Kancelistą:			
6. Krysiakówna Irena, maszynistka	1/I 20	XI	
Urzędnikiem pozaetatowym:			
7. Drège Julja	1/I 20	—	400
W Sekcji Eksploatacyjnej.			
Mianowani:			
Radcą ministerjalnym i kierownikiem Wydziału przewozowego:			
1. Bogusławski Bernard	22/XII 19	Vb	
Stałym Zastępcą Szefa Sekcji w Komisji do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego:			
2. Podgórski Ludwik, inspektor	6/III 20		
Kierownikiem Wydziału Ogólnego:			
3. Korabiewski Stanisław, starszy referent . . .	17/III 20		
Referentami:			
4. Rutkowski Juljusz, urzędnik pozaetatowy . .	1/III 20	VII	
5. Karwacki Witold	1/I 20	VII	

	Data	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Pomocnikiem referenta:			
6. Szozda Jan	1 I 20	VIII	
Sekretarzem:			
7. Kowalski Aleksander	1 I 20	IX	
W Sekcji Budowy i Konserwacji.			
Mianowany:			
Szefem Sekcji:			
1. Jasiński Zygmunt	1/III 20	IV	
Zwolniony:			
1. Olechowski Czesław, urzędnik pozaetatowy .	1/III 20		
W Sekcji Techniczno-Zasobowej.			
Mianowani:			
Referentami:			
1. Kołomyjski Stanisław	17/II 20	VII	
2. Krzyczkowski Konrad	24/II 20	VII	
Urzędnikami pozaetatowymi:			
3. Sankowski Wiktor	27/I 20	—	600
4. Dudzińska Lucyna	1/II 20	—	400
W Sekcji Prawno-Likwidacyjnej.			
Mianowani:			
Kierownikiem Wydziału Ogólnego:			
1. Matoga Witold, starszy referent	6/III 20		
Urzędnikiem pozaetatowym:			
2. Szeller Jan	1/IV 20	—	600
Zwolniony:			
1. Fabiszewski Wiktor, urzędnik pozaetatowy . .	1/IV 20		

19.

ZWOLNIENI ZE SŁUŻBY.

W Dyrekcji Warszawskiej.

Szadkowski Stanisław, Zastawny Jan, Szczęsny Stanisław, Otto Feliks, Zalewski Ignacy, pracownicy warsztatów w Krośniewicach, od 1 sierpnia 1919 za wywołanie strajku dnia 21 lipca 1919, bez prawa ponownego wstąpienia do służby kolejowej.

Muszyński Ludwik, rachmistrz W-łu Kolei Dojazdowych, od 1-go września 1919 za nadużycia służbowe, bez prawa ponownego wstąpienia do służby kolej.

Sowiński Stefan, dziennikarz W-łu Prawnego, od 28 czerwca 1919 na mocy § 35 regulaminu służbowego b. kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, bez prawa ponownego wstąpienia do służby kolej.

Matuszewski Piotr, referent W-łu Gospodarczego, ostatnio pom. referenta W-łu Dochodów, od 7 lipca 1919 bez prawa ponownego wstąpienia do służby kolej.

Michalski Maksymiljan, dozorca telegrafu, od 2 października 1919 za wysłanie w celach osobistego zysku prywatnych ładunków za biletem rocznym, dającym prawo przesyłania bagażu służbowego, bez prawa ponownego wstąpienia do służby kolej.

Góralski Bolesław, robotnik czasowy dystansu 10, od 3 czerwca 1913 za kradzież ziemniaków.

Dziedzicki Franciszek, robotnik st. Widzew, od 1 stycznia rb. za nieposłuszeństwo i odmowę spełnienia polecena zwierzchnika.

Dziewulski Piotr, zwrotniczy st. Małaszewicze, od 6 stycznia rb. jako podejrzany o kradzież wpływów kasowych na st. Mordy.

Kilkiewicz Bronisław i Szymanowski Wincenty, konduktorzy. Urbański Zygmunt, hamulczy, od 1 stycznia rb. za roztrwonienie 11000 mk. zebranych od konduktorów na kupno papierosów.

Kwasek Aleksander, hamulczy, od 9 stycznia rb. za uporczywe niestawienie się do obowiązków robotnika po zdegradowaniu z hamulczego.

Figiel Marja, telegrafistka st. Granica, od 1 stycznia rb. jako podejrzana o przywłaszczenie pieniędzy jednej z koleżanek.

Golędzinowska Genowefa, telegrafistka st. Sochaczew, od 1 stycznia rb. za niestawienie się do pracy bez usprawiedliwiających powodów.

Mieke Helena, telefonistka st. Praga, od 1 stycznia rb. za niestawienie się do służby bez usprawiedliwiających powodów.

Pawełek Stanisław, ślusarz warsztatów na st. Praga, od 22 stycznia rb., dwukrotnie aresztowany za propagandę bolszewicką i 2 przemycanie spirytusu.

Borowski Leopold, podoficer Straży kolej. ochrony płatników, Kaczyński Henryk, sierżant Straży kolej. oddziału II i Dzierliński Euzebjusz, sekcyjny tegoż oddziału od 1 lipca 1919 za nadużycia służbowe.

Stani Edmund, wywiadowca W-łu Wywiadowczego Dowództwa Straży kolej., od 7 lipca 1919 za nadużycia służbowe.

Makay Władysław, sierżant Straży Kolej. oddziału IV, od 7 lipca 1919 za nadużycia służbowe.

Zakrzewski Wincenty, sekcyjny Straży kolej. oddział II, od 24-go lipca 1919 za przewinienie służbowe.

Górecki Hipolit, woźny W-łu Finansowego od 23 stycznia rb. za samowolne rozporządzene się węglem biurowym.

Staniszewski Jan, Pom. Kasjera biletowego st. Skalmierzyce, od 15 stycznia rb. za ostemplowanie 17 listów przewozowych na tyleż wagonów, nielegalnie posiadanym stemplem przewagi.

Sztabnicki Mieczysław, kancelista djet. odst. I Dyst. 13. od 19 stycznia rb. za kradzież z magazynu odstępu 6 rol papy.

Morder Józef, bileter st. Praga, od 1 stycznia r. b. za powtórną sprzedaż biletu odebranego od pasażera.

Kros Walenty, bileter st. Stradom, od 1 stycznia r. b. za malwersację z biletami pasażerskimi.

Kreczymont Edward, pom. maszynisty st. Praga, od 21 stycznia r. b. za kradzież.

Gostkowski Bolesław, pom. maszynisty D. m. Częstochowa, od 27 stycznia r. b. za niestawienie się do służby od dnia 1. 10. 1919 bez wyjaśnienia przyczyny (§ 35 przepisów ogólnych dla pracowników kolejowych).

Dworakowski Łukasz, pom. maszynisty D. m. Łódź-Kaliska, od 27 stycznia r. b. za niestawienie się do służby od dnia 25. 12. 1919. bez wyjaśnienia przyczyny (§ 35 przepisów ogólnych dla pracowników kolejowych).

Sypniewski Bolesław, zawiadowca st. Czarków, od 8 stycznia r. b. za polecenie kradzieży ziemniaków z wagonu na swoje potrzeby.

Wojcik Edward, maszynista kolejki Nasielsk—Lubicz, od 12 stycznia r. b. za wzięcie łapówki przy przewozie żywego towaru.

Leszczyński Jan, nadkonduktor kolejek kujawskich od 27 stycznia r. b. za przywłaszczenie sobie pieniędzy przy poborach od pasażerów.

Balcerzak Leon, p. o. pom. zawiadowcy st. Płowce, od 27 stycznia r. b. za malwersacje z biletami pasażerskimi.

Zwolnieni ze służby w Dyrekcji radomskiej.

Topuszek Edmund, kancelista handlowy st. Lublin, od dnia 1 października 1919, za wydanie ręcznego bagażu dnia 18. 7. 1919 na zasadzie sfałszowanego kwitu, który z łatwością było można odróżnić.

Szczur Stanisław, stróż nocny st. Garbałka, od dnia 1 października 1919, w sprawie braku 9 paczek worków w przesyłce No. 53/150 i 5 wiązek garnków żelaznych w przesyłce No. 134.

Matejszczak Józef, zwrotniczy st. Skarzysko, od dnia 5 października 1919 w sprawie fałszywej denuncjacji pracowników st. Niekłań.

Ociepa Władysław, kancelista st. Kielce, od dn. 1 października 1919 za niezgłoszenie się do pracy.

Dragan Wacław, robotnik stacyjny st. Koniecpol. od dn. 18. 10. 1919. wskutek otrzymania zawiadomienia od Dow. Kol. Wojsk. o zwolnieniu go tam za kradzież.

Dębiński Leon, zwrotniczy st. Długi kąt, od dn. 19. 10. 1919 za puszczenie pociągu No. 1216 na zajęty tor.

Strzelecki Ludwik, Rd. st. Małogoszcz, od dn. 22. 10. 1919 za roztrwonienie z kasy st. sumy, która prowizorycznie przez Wydział Dochodów określoną została na 5493 kor. 28 hal.

Stroiwąs Marcin, zwrotniczy st. Strzemierzyce, od dn. 24. 10. 1919 zą oskarżenie go przez Sędziego Pokoju z art. 53 k. k.

Szerszeń Wojciech, zwrotniczy st. Strzemieszyce, od dn. 5. 10. 1919 za niestawienie się do pracy.

Sobieraj Kazimierz, Koźmiński Henryk, Sielski Stefan RSP. Dęblin i Ziewecki Jan RS. Klementowice,od dn. 1. 10. 1919 wskutek postawienia w stan oskarżenia z art. 656 k. k.

Zwolnieni ze służby w Dyrekcji wileńskiej.

Romuald Ziemkiewicz, zastępca naczelnika dystansu w Wołkowysku, od 1 stycznia r. b. za samowolne porzucenie służby.

20.

ROZPORZĄDZENIE

do Dyrekcyj Kolei Państwowych w 1) Poznaniu, 2) Gdańsku z dn. 2. III. 1920 r.

Rada Ministrów postanowiła uchwałą z dnia 12 stycznia b. r. poddać administrację kolejnictwa na ziemiach b. Dzielnicy Pruskiej pod bezpośrednie kierownictwo Ministerstwa Kolei Żelaznych w Warszawie, wobec czego postanawiam w porozumieniu z Ministerstwem b. Dzielnicy Pruskiej co następuje:

1. Dział Administracyjny.

Aż do ujednostajnienia organizacji kolei w całem państwie należy się we wszystkich sprawach, należących wedle obowiązujących tamże dotychczas przepisów służbowych do zakresu działania dawnych pruskich przełożonych władz Dyrekcji (Ministerstwa Robót Publicznych w Berlinie), względnie w ostatnich czasach do kompetencji Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej (Wydział kolejowy) zwracać o rozstrzygnięcie do Ministerstwa Kolei Żelaznych w Warszawie bezpośrednio i zasady tej należy przestrzegać bez wyjątku także i w innych działach służbowych o ile Ministerstwo Kolei Żelaznych czy to z własnej inicjatywy, czy też na tamtejszy wniosek, nie wyda odmiennych zarządzeń.

W następujących zaś sprawach należy jednak przed rozstrzygnięciem wzgl. przedłożeniem odnośnego wniosku Min. Kolei Żelaznych porozumieć się z Ministerstwem b. Dzielnicy Pruskiej, przyczem osiągnięte porozumienie ma być stwierdzone na dotyczącym akcie, a mianowicie: przy nominacjach urzędników kolejowych tych klas, w których nominacja przysługuje mnie, przy postanowieniach, odnoszących się do **regulacji płac wszystkich pracowników kolejowych** w stosunku do płac pracowników innych gałęzi administracyjnych, społecznych i gospodarczych w b. dzielnicy pruskiej, przy regulowaniu zabezpieczeń socjalnych pracowników kolejowych, oraz w sprawach tyczących instytucyj humanitarno-socjalnych, aż do czasu jednolitego uregulowania tych kwestyj w całem Państwie, a wreszcie przy wszelkich sprawach, wypływają-

cych z układu Polsko-Niemieckiego w odniesieniu do **niemieckich urzędników kolejowych.**

Co do gospodarki personalnej należy odnośnie do przyjęć pracowników, norm płac, posunięć do wyższych stanowisk lub płac, mianowań w tamtejszym zakresie działania, przeniesień, urlopowań, sposobów rozwiązania stosunku służbowego, wymiaru i postępowania przy nakładaniu kar porządkowych i dyscyplinarnych, wymiaru emerytur, rent i wogóle zaopatrzeń postępować wedle dotychczas tam obowiązujących postanowień.

Wypłata już przyznanych emerytur i rent za wypadki w służbie oraz śmierć pracowników ma się nadal odbywać na rachunek skarbu pruskiego, a to aż do czasu zawarcia w tym względzie specjalnej umowy między Rządami polskim i niemieckim, należy jednak co kwartał (pierwszy raz dnia 1. 7 b. r.) przedkładać Ministerstwu Kolei Żelaznych treściwe sprawozdanie z gospodarki w dziale Zabezpieczeń z zestawieniem ogólnie przyznanej kwoty pieniężnej na te cele w ubiegłym kwartale.

Dalej poleca się przedłożyć w jaknajbliższym czasie M. K. Ż. obecny etat osobowy, schemat płac tamtejszych, zestawienie cyfrowe pracowników według płac i rodzaju służby, względnie kategoryj służbowych, oraz odpisy wykazów stanu służby osób zajmujących stanowiska kierownicze w Dyrekcji i naczelne na linjach.

W odniesieniu do spraw sanitarnych należy przedłożyć M. K. Ż. treściwe przedstawienie organizacji tamtejszej służby zdrowia, wraz z wykazem szpitali, ambulatorjów i innych zakładów oraz urządzeń, mających na celu opiekę nad pracownikami w razie choroby.

Celem dokładnego poznania tamtejszego systemu aprowizowania pracowników, umundurowania tegoż oraz norm dotyczących opału i oświetlenia, należy zdać sprawę, jaki był dotychczasowy system zaopatrzenia personelu w artykuły pierwszej potrzeby, czy aprowizacja spoczywała w ręku Dyrekcji, czy też zajmowały się tem kooperatywy, a w tym razie, z jakiego źródła czerpały one potrzebne na to środki pieniężne.

Dalej należy przedłożyć przepisy uniformowe, oraz dotyczące poboru opału i materjału do oświetlenia przez tamt. pracowników. Odnośnie do biletów ulgowych dla pracowników należy przedłożyć dotychczas tam obowiązujące przepisy tudzież odpis rozporządzenia, którym pouczono tamtejszy personel o ważności biletów wydawanych przez M. K. Z. względnie Dyrekcje kolei państwowych.

Ponadto poleca sie przesłać M. K. Z. zbiór wszystkich ważniejszych przepisów, instrukcji i okólników normujących zasadniczo służbę administracyjno-osobową na kolejach b. zaboru Pruskiego.

2. Dział Finansowo-budżetowy.

Nadzór ogólny i kontrola płac stałych i wszelkich wynagrodzeń ubocznych, sprawy finansowania kolei, nadzór nad ekonomiczną gospodarką we wszystkich gałęziach służbowych, organizacja służby zasobów

i gospodarki materjałami, sprawy walutowe, rachunkowości i kontroli dochodów przechodzi bezzwłocznie pod M. K. Z.

Natomiast przejęcie spraw budżetowych nastąpi w ten sposób, iż do 31 marca 1920 obowiązuje Dyrekcję w dalszym ciągu preliminarz budżetowy ustalony do tego terminu przez Ministerstwo b. Dzielnicy Pruskiej, a przyjęty przez Ministerstwo Kolei Żelaznych do wiadomości.

Wszelkie przekroczenia kredytów, kredyty dodatkowe i przerzuty przyznaje jak dotąd Ministerstwo b. Dzielnicy Pruskiej, komunikując o tem Ministerstwu Kolei Żelaznych co do przekroczeń, o ile przenoszą one 10% przyznanego pierwotnie kredytu.

Z dniem 1-go kwietnia 1920 przechodzi budżet tamt. Dyrekcji do M. K. Z. i w tym celu należy — jak to już polecono — przedłożyć do 15 marca b. r. preliminarz budżetowy, ułożony według dotychczas obowiązujących tamże przepisów.

Również i w tym dziale służbowym należy przedkładać M. K. Z. wszystkie te sprawozdania i zamknięcia, które przedkładano przedtem władzom przełożonym pruskim (Min. Robót publ. w Berlinie), wzgl. Ministerstwu b. Dzielnicy Pruskiej.

3. Dział Taryfowo-Handlowy.

Wszystkie zarządzenia taryfowo-handlowe, (tak w ruchu każdorazowym jak i osobowym, o ile wydawanie ich może się odbywać w tamt. zakresie działania należy aż do nadejścia dalszych wskazówek uzgodniać z Min. b. Dzielnicy Pruskiej, w innych wypadkach należy przedkładać odnośne wnioski Ministerstwu Kolei Żelaznych, zasięgnąwszy poprzednio opinji Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej, względnie Komitetu Gospodarczego tego Ministerstwa, o ile idzie o sprawy ruchu handlowo-przemysłowego.

4. Dział Eksploatacyjny.

Ponieważ przejęcie tych agend faktycznie już nastąpiło, więc należy zachować tylko nadal obowiązujące przepisy co do obowiązku sprawozdań i zasięgania wskazówek Ministerstwa Kolei Żelaznych w sprawach przekraczających tamtejszy zakres działania zaś przed wydawaniem rozkładów jazdy dla pociągów osobowych i towarowych na sieciach kolejowych b. Dzielnicy pruskiej, należy projekt rozkładu przedkładać Ministerstwu b. Dzielnicy Pruskiej, celem zaopiniowania w odniesieniu do interesów gospodarczych tej dzielnicy.

5. Dział Budowy.

Należy również przestrzegać ogólnych wskazówek co do kompetencji, zaś co do wydatków uzgadniać je do 1 kwietnia b. r. z Ministerstwem b. Dzielnicy Pruskiej.

Ponadto w następujących sprawach wymagane jest zasięgnięcie opinji Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej przed ostateczną decyzją: przy wypracowaniu i zatwierdzaniu wszystkich projektów czy to dla nowych linij kolejowych, czy to dla rozszerzeń istniejących zakładów kolejowych, o ile mają znaczenie ogólno-gospodarcze, przy rozdawaniu wszelkich robót budowlanych, dostaw materjałów i t. d. o ile wartość

kosztorysowa tych robót względnie dostaw przekracza granicę kompetencji Dyrekcji kolejowych, przy czem się zauważa, że przy rozdawaniu tych prac, jak wogóle przy wszystkich dostawach i robotach należy w pierwszym rzędzie uwzględniać przemysł i rzemiosło oraz siły robocze miejscowe. Ponadto wymagane jest wyżej wspomniane współdziałanie z Ministerstwem b. Dzielnicy Pruskiej przy wszystkich sprawach co do budowli w odniesieniu do przepisów policyjno-sanitarnych, oraz z punktu widzenia estetyki i architektury.

6. Dział Techniczno-Zasobowy.

Zachować wskazówki podane pod 3 i 4.

7. Dział Prawno-Likwidacyjny.

Celem objęcia przez Ministerstwo Kolei Żelaznych całokształtu spraw prawno-likwidacyjnych, odnoszących się do tamt. linji, które w poszczególnych wypadkach, odstąpionych Ministerstwu Kolei Żelaznych przez Wydział kolejowy Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej prowadzi się już tutaj, zostaną wydane w najbliższym czasie zarządzenia szczegółowe, umożliwiające przejęcie zupełne tych spraw w ciągu bieżącego miesiąca. Równocześnie zakomunikuje się Dyrekcji stanowisko Głównego Urzędu Likwidacyjnego i Generalnej Prokuratorji Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie odpowiedzialności za zobowiązania powstałe przed 28 grudnia 1918 r. Na podstawie umów o przewóz, zajęcie gruntów na cele kolejowe, rachunki dostawców, zwrot przewoźnego itp.

Bedzie też obowiązkiem Dyrekcji przedłożyć zapotrzebowanie kredytu na przyszły rok budżetowy na pokrycie wyjątkowych wypłat o ekonomicznem znaczeniu państwowem, lub celem przyjścia z pomocą poszkodowanym obywatelom polskim.

Co do tego jednak otrzyma Dyrekcja w najbliższym czasie szczegółowe wskazówki, obecnie już jednak zaznacza się, że w sprawach prawno-likwidacyjnych, w myśl odpowiednich postanowień Traktatu Wersalskiego należy współdziałać z Ministerstwem b dzielnicy Pruskiej i z Poznańskim Urzędem likwidacyjnym.

W zakresie szacunkowo-odbiorczym utworzone zostaną specjalne Komisje, w skład których wejdą tamtejsi pracownicy.

Rozporządzenie to otrzymują: Dyrekcje Kolei Państwowych w Poznaniu i Gdańsku, odpis delegat Dyrekcji Gdańskiej, radca Krumke w Bydgoszczy.

Zarządzenie to przesyła sie równocześnie do wiadomości Prezydjum Rady Ministrów, tudzież Ministerstwu b. Dzielnicy Pruskiej.

Minister Kolei Żelaznych:

K. Bertel.